Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 33. Warszawa, 1 czerwca 1936 r. Rok XVIII

T R E Ś Ć:

Sprawy ogólne i osobowe.

Str.

Poz. 161. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/39/5/36 o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach 203

Poz. 162. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/7/36 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie 205

Poz. 163. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/39/6/36 o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach lub na parowozie . . . 206

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

161.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/39/5/36 o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach.

Na podstawie § 10 ust. (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1.

Drużynom konduktorskim na kolejach normalnotorowych i górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się za czas pełnienia służby przy pociągach dodatek godzinowy.

§ 2.

(1) Dodatek godzinowy wynosi za godzinę: za czas służby w drodze

	przy pociągach:		
	a pasażerskich pośpiesznych	b pasażerskich osobowych	c towarowych
dla kierownika pociągu (prowadzącego pociąg)	100 groszy	85 groszy	70 groszy
„ konduktora bagażowego (rozdawcy)	70 „	70 „	65 „
„ konduktora i hamulcowego	65 „	60 „	50 „

(2) Dodatek godzinowy wypłaca się drużynie pełniącej służbę przy pociągu, za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia pociągu, do

chwili przyjazdu na stację zdania pociągu, określony w służbowym rozkładzie jazdy. Dla pociągów, które kursują bez wyznaczonego rozkładu jazdy, miarodajny jest czas odjazdu ze stacji objęcia i przyjazdu tych pociągów do miejsca przeznaczenia.

(3) Pociągi wojskowe i sanitarne zalicza się do pociągów towarowych.

(4) Pociągi mieszane towarowo-osobowe zalicza się do towarowych, mieszane zaś osobowo-towarowe do pasażerskich.

(5) W razie wykonywania przez drużynę konduktorską pracy manewrowej na stacji zwrotnej lub na stacjach kopalnianych, otrzymuje drużyna za każdą godzinę tej pracy połowę stawki dodatku godzinowego, ustalonego w ust. (1) lit. c) za czas służby przy pociągach towarowych.

(6) W razie rozwiązania w drodze na jednej ze stacyj pośrednich całego pociągu lub jego części i zwolnienia ze służby przy danym pociągu zbędnej drużyny, otrzymuje drużyna zwolniona dodatek godzinowy tylko za czas faktycznej służby do stacji rozwiązania pociągu.

(7) Członkowie drużyny konduktorskiej lub inni pracownicy, którzy jadą luzem danym pociągiem i na stacjach przejściowych w czasie postoju wykonywują pracę manewrową, naładunkową lub wyładunkową przy danym pociągu, otrzymują za każdą godzinę wykonywania tej pracy dodatek godzinowy, ustalony w ust. (1) lit. c).

(8) Kierownicy wagonu (pociągu) motorowego otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla kierownika pociągu pasażerskiego (ust. 1) lit. b), konduktorzy zaś wagonów motorowych w wymiarze przewidzianym w ust. (1) lit. b) dla konduktora pociągu pasażerskiego.

(9) Hamulcowi lub konduktorzy, pełniący jednocześnie czynności smarowników pociągowych przy pociągach towarowych, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym w ust. (1) lit. b) dla konduktora pociągu pasażerskiego.

(10) Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę ilości minut do 30 włącznie, ilość zaś powyżej 30 do 59 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

(1) Drużynom konduktorskim, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach oraz w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem, podwyższa się za czas jazdy temi pociągami dodatek godzinowy, przewidziany w § 2 ust. (1) lit. c) o 15%.

(2) Jako krańcowe linje Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego ustala się następujące linje: Grodziec — Ząbkowice — Łazy, Ząbkowice — Strzemieszyce — Maczki — Szczakowa — Trzebinia — Siersza Wodna, Trzebinia — Bolęcin — Chrzanów — Oświęcim — Dziedzice — Goczałkowice.

(3) Podwyżka ta nie dotyczy drużyn konduktorskich, zatrudnionych na górnośląskich linjach wąskotorowych oraz drużyn, obsługujących pociągi towarowe, kursujące tylko częściowo na terenie Zagłębia (np. z Tarnowskich Gór do Częstochowy, ze Szczakowej do Krakowa, z Oświęcimia do Zebrzydowic i t. p.).

§ 4.

(1) Drużyna konduktorska, zatrzymana w drodze przed przybyciem do stacji zdania pociągu ponad 3 godziny, otrzymuje za każdą godzinę opóźnienia powyżej 3 godzin dodatek godzinowy, przewidziany dla danego rodzaju pociągu.

(2) W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż trzy dni (72 godzin), drużyny konduktorskie otrzymują oprócz dodatku godzinowego za czas służby przy pociągach, za cały czas delegacji, licząc od chwili wyjazdu ze stałego miejsca służbowego, aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, diety zmniejszone o 70%. Przy delegacjach do 3-ch dni włącznie diet nie wypłaca się.

§ 5.

Dodatki dla drużyn konduktorskich za czas pełnienia służby przy pociągach na kolejach wąskotorowych, z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, normuje osobne zarządzenie.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze ma zastosowanie również do drużyn konduktorskich, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska, z tem, że za czas zatrudnienia na tym obszarze, dodatki ustalone w groszach, przelicza się na fenigi gdańskie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 7.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie w odniesieniu do drużyn konduktorskich, pełniących służbę w kraju, z dniem 1 czerwca 1936 r., w odniesieniu zaś do drużyn konduktorskich, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska, z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U. I 11/36 o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach (Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 188 z 1931 r. i Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 28 z 1934 r.).

Po upływie 3-miesięcznego okresu próbnego zarządzenie niniejsze będzie poddane rewizji.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/40/7/36 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

Na podstawie § 10 ust. (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1.

Drużynom parowozowym na kolejach normalnotorowych i górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się za czas pełnienia służby na parowozie dodatek godzinowy.

§ 2.

(1) Dodatek godzinowy wynosi za godzinę:

A) za czas służby w drodze na parowozie:

przy pociągach:

	a) pasażerskich pośpiesznych	b) pasażerskich osobowych	c) towarowych
dla maszynisty	170 groszy	135 groszy	110 groszy
„ pomocnika maszynisty	110 „	105 „	90 „
„ palacza (trzeciaka)	80 „	75 „	—

B) za czas manewrowania parowozem manewrowym:
dla maszynisty . . 32 grosze
dla pomocnika maszynisty . 24 „

C) za czas manewrowania parowozem od pociągu na stacji zwrotnej:
dla maszynisty . . . 40 groszy
dla pomocnika maszynisty . 30 „

(2) Dodatek wymieniony w ust. (1) pkt. A) wypłaca się drużynie, pełniącej służbę na parowozie, za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia parowozu, do chwili przyjazdu na stację końcową, określony w służbowym rozkładzie jazdy. Dla pociągów, które kursują bez wyznaczonego rozkładu jazdy, miarodajny jest czas odjazdu ze stacji objęcia i przyjazdu tych pociągów do miejsca przeznaczenia.

(3) Pociągi mieszane towarowo-osobowe zalicza się do towarowych, mieszane zaś osobowo-towarowe do pasażerskich.

(4) Drużyny obsługujące parowozy luzem otrzymują dodatek godzinowy, w wymiarze przewidzianym w ust. (1) pkt. A) lit. c) dla pociągów towarowych.

(5) Drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja, popychy), otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym w ust. (1) pkt. A), zależnie od rodzaju pociągu.

(6) W razie rozwiązania w drodze na jednej ze stacyj pośrednich całego pociągu lub w razie takiego zepsucia się parowozu w drodze, że dalej danego pociągu prowadzić nie może, drużyna parowozowa otrzymuje dodatek godzinowy tylko za czas faktycznej służby do stacji rozwiązania pociągu lub do stacji zmiany parowozu.

(7) 1) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla maszynisty pociągu pasażerskiego (ust. (1) pkt. A lit. b), pomocnicy zaś maszynistów wagonów motorowych w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty pociągu towarowego (ust. (1) pkt. A lit. c).

2) Palacze wagonów ogrzewczych (parników), zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla palacza (trzeciaka) pociągu pasażerskiego (ust. (1) pkt. A lit. b).

3) Dozorcy pociągów i smarownicy wagonów oraz palacze, obsługujący wagony z samodzielnem ogrzewaniem, otrzymują za czas służby w drodze przy pociągach dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla hamulcowego pociągu towarowego.

(8) 1) Dodatek godzinowy, wymieniony w ust. (1) punkt B), wypłaca się za czas trwania manewrowania parowozem manewrowym od chwili objęcia służby parowozowej przez drużynę parowozową, do chwili ukończenia pracy manewrowej lub zdania następnej drużynie.

2) Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za manewrowanie, dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych i t. p. jakoteż na stacjach zamiejscowych.

(9) Za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie, wyznaczonych przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych w poszczególnych parowozowniach głównych, oraz za czas ogrzewania składów pociągów na stacjach parowozami specjalnie do tego celu wyznaczonemi, otrzymuje drużyna parowozowa za każdą godzinę tej pracy połowę stawki dodatku godzinowego, przewidzianego w ust. (1) pkt. B) za czas manewrowania parowozem manewrowym.

(10) Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę ilości minut do 30 włącznie, ilość zaś powyżej 30 do 59 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

(1) Drużynom parowozowym, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach oraz w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem podwyższa się za czas jazdy temi pociągami dodatek godzinowy, przewidziany w § 2 ust. (1) pkt. A) lit. c) o 10%.

(2) Jako krańcowe linje Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego ustala się następujące linje: Grodziec — Ząbkowice — Łazy, Ząbkowice — Strzemieszyce — Maczki — Szczakowa — Trze-

binia — Siersza Wodna, Trzebinia — Bolęcin — Chrzanów — Oświęcim — Dziedzice — Goczałkowice.

(3) Podwyżka ta nie dotyczy drużyn parowozowych, zatrudnionych na górnośląskich kolejach wąskotorowych oraz drużyn, obsługujących pociągi towarowe, kursujące tylko częściowo na terenie Zagłębia (np. z Tarnowskich Gór do Częstochowy, ze Szczakowej do Krakowa, z Oświęcimia do Zebrzydowic i t. p.).

§ 4.

(1) Drużyna parowozowa, zatrzymana w drodze przed przybyciem do stacji końcowej ponad 3 godziny, otrzymuje za każdą godzinę opóźnienia powyżej 3 godzin, dodatek godzinowy, przewidziany dla danego rodzaju pociągu.

(2) W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), drużyny parowozowe otrzymują oprócz dodatku godzinowego za czas służby na parowozie, za cały czas delegacji, licząc od dnia wyjazdu ze stałej siedziby służbowej, aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, diety zmniejszone o 70%. Przy delegacjach do 3-ch dni włącznie diet nie wypłaca się.

§ 5.

Dodatki dla drużyn parowozowych za czas pełnienia służby na parowozie na kolejach wąskotorowych, z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, normuje osobne zarządzenie.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze ma zastosowanie również do drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska, z tem, że za czas zatrudnienia na tym terenie, dodatki ustalone w groszach przelicza się na fenigi gdańskie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 7.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie w odniesieniu do drużyn parowozowych, pełniących służbę w kraju z dniem 1 czerwca 1936 r., w odniesieniu zaś do drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U. I/11/6 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 189 z 1931 r. i Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 28 z 1934 r.), wraz z późniejszemi zmianami.

Po upływie 3-miesięcznego okresu próbnego zarządzenie niniejsze będzie poddane rewizji.

163.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/39/6/36 o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach lub na parowozie.

Na podstawie § 10 ust. (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4 poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1. Drużynom konduktorskim i parowozowym na kolejach wąskotorowych użytku publicznego oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczego), z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, przyznaje się za czas pełnienia służby przy pociągach lub na parowozie dodatek, w zależności od wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

§ 2. (1) Stawkę dodatku za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km., uważa się za zasadniczą.

Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych wynoszą:

Nr. p.	Nazwa kolei	Stawka w groszach
	I. Dyrekcja O. K. P. Warszawa.	
1.	Sierpecka	20
2.	Mławska	20
3.	Ostrołęcka	23
4.	Kujawska	23
	odcinki: Konin — Anastazewo i Jabłonka Słupecka—Sompolno z odgałęzieniem do Wilczyna	23
	inne odcinki	27
5.	Podlaska	27
6.	Rogów — Biała Rawska	27
	II. Dyrekcja O. K. P. Radom	
1.	Zwierzyniec — Biłgoraj	16
2.	Antonowiecka	23
3.	Jędrzejowska	24
4.	Nałęczowska	28
5.	Hrubieszowska	31
6.	Wołyńska	20
	III. Dyrekcja O. K. P. Wilno	
1.	Orańczyce — Prużana	16
2.	Bracławska	24
3.	Juraciszki — Piesiewicze	24
4.	Marcinkaniecka	24
5.	Poleska	24
6.	Baranowicka	24
7.	Nowo-Święciany — Kobylnik	28

Nr. p.	Nazwa kolei	Stawka w groszach
8.	Nowogródzka	30
9.	Gawja — Iwje	24
10.	Wileńska Obwodowa	30
	IV. Dyrekcja O. K. P. Lwów	
1.	Nowy Łupków — Cisna	31
	V. Dyrekcja O. K. P. Poznań	
1.	Wieluńska	20

(2) Odległość przewozu dzieli się na strefy:

Strefa	I	od	1 km	do	5 km.	
"	II	"	6 "	"	10 "	
"	III	"	11 "	"	15 "	
"	IV	"	16 "	"	20 "	
"	V	"	21 "	"	30 "	
"	VI	"	31 "	"	40 "	
"	VII	"	41 "	"	50 "	
"	VIII	"	51 "	"	65 "	
"	IX	"	66 "	"	80 "	
"	X	"	81 "	"	100 "	
"	XI	"	101 "	"	120 "	
"	XII	"	121 "	i wyżej.		

(3) Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości zwiększa się dodatek za każdą strefę, dodając na każdą strefę 50% zasadniczej stawki.

(4) Za jednostkę wagonową (jeden wagon) uważa się wagon o ładowności poniżej 10 tonn; wagon o ładowności 10 tonn i większej liczy się za 2 jednostki.

(5) Dodatek oblicza się za odległość od stacji, na której wagon został do pociągu przyczepiony, względnie przyjęty przez drużynę pociągową, do stacji, na której był od niego odłączony, względnie zdany przez drużynę pociągową.

(6) Przy przewozie balastu, podkładów, szyn i t. p. pociągami roboczemi, za odległość do obliczenia dodatku przyjmuje się połowę całkowitego przebiegu wszystkich pociągów roboczych, tak z ładownemi jak z próżnemi wagonami, wykonanego przez drużyny w ciągu jednego dnia pracy. Jeżeli w ciągu jednego dnia pracy z jakichkolwiekbądź przyczyn skład pociągu był zmieniony, przyjmuje się do obliczenia dodatku przeciętną ilość wagonów.

(7) Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowy opłaca się dodatek jak za wagon ładowny.

(8) Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa nie podlega dodatkowej opłacie.

(9) Dodatek dzieli się w następującym stosunku:

a) przy obsłudze pociągu przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:
maszyniście parowozowemu . 40%
pomocnikowi lub palaczawi . 30%
kierownikowi pociągu . . 30%

b) przy obsłudze pociągu przez kierownika pociągu i konduktora:
maszyniście parowozowemu . 35%
pomocnikowi lub palaczowi . 25%
kierownikowi pociągu . . 25%
konduktorowi 15%

c) przy obsłudze pociągu przez kierownika i dwóch konduktorów:
maszyniście parowozowemu . 30%
pomocnikowi lub palaczowi . 20%
kierownikowi pociągu . . 20%
dwóm konduktorom 2 × 15% . 30%

d) przy obsłudze pociągu tylko przez drużynę parowozową, kiedy kierownikiem pociągu jest maszynista:
maszyniście parowozowemu . 60%
pomocnikowi lub palaczowi . 40%

e) przy obsłudze pociągu motorowego przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:
motorowemu 55%
kierownikowi pociągu . . 45%

§ 3. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1936 r.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U. 11/6 o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach względnie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 24 poz. 190 i Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 28 z 1934 r.). wraz z późniejszemi zmianami.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 83994. 1.VI.36. 8400.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.658). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

Nr. p	Nazwa stacji	Stawka w groszach
8.	Nowogródzka	30
9.	Gawja — Iwje	24
10.	Wileńska Obwodowa	30
	IV. Dyrekcja O. K. P. Lwów	
1.	Nowy Łupków — Cisna	31
	V. Dyrekcja O. K. P. Poznań	
1.	Wieluńska	20

(2) Odległość przewozu dzieli się na strefy:

Strefa	I	od	1 km	do	5 km
"	II	"	6 "	"	10 "
"	III	"	11 "	"	15 "
"	IV	"	16 "	"	20 "
"	V	"	21 "	"	30 "
"	VI	"	31 "	"	40 "
"	VII	"	41 "	"	50 "
"	VIII	"	51 "	"	65 "
"	IX	"	66 "	"	80 "
"	X	"	81 "	"	100 "
"	XI	"	101 "	"	120 "
"	XII	"	121 "	i wyżej.	

(3) Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości zwiększa się dodatek za każdą strefę, dodając na każdą strefę 50% poprzedzającej stawki.

(4) Za jednostkę wagonową (jeden wagon) uważa się wagon o ładowności poniżej 10 tonn; wagon o ładowności 10 tonn i większej liczy się za 2 jednostki.

(5) Dodatek oblicza się za odległość od stacji, na której wagon został do pociągu przyczepiony, względnie przyjęty przez drużynę pociągową, do stacji, na której był od niego odczepiony, względnie zdany przez drużynę pociągową.

(6) Przy przewozie balastu, podkładów, szyn i t. p. pociągami roboczemi, za odległość do obliczenia dodatku przyjmuje się połowę całkowitego przebiegu wszystkich pociągów roboczych, tak z ładownemi jak z próżnemi wagonami, wykonanego przez drużyny w ciągu jednego dnia pracy. Jeżeli w ciągu jednego dnia pracy z jakichkolwiekbądź przyczyn skład pociągu był zmieniony, przyjmuje się do obliczenia dodatku przeciętna ilość wagonów.

(7) Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowy opłaca się dodatek jak za wagon ładowny.

(8) Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa nie podlega dodatkowej opłacie.

(9) Dodatek dzieli się w następującym stosunku:

a) przy obsłudze pociągu przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:
maszyniście parowozowemu . . . 40%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 30%
kierownikowi pociągu . . . 30%

b) przy obsłudze pociągu przez kierownika pociągu i konduktora:
maszyniście parowozowemu . . . 35%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 25%
kierownikowi pociągu . . . 25%
konduktorowi . . . 15%

c) przy obsłudze pociągu przez kierownika i dwóch konduktorów:
maszyniście parowozowemu . . . 30%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 20%
kierownikowi pociągu . . . 20%
dwom konduktorom á 15% . . . 30%

d) przy obsłudze pociągu tylko przez drużynę parowozową, kiedy kierownikiem pociągu jest maszynista:
maszyniście parowozowemu . . . 60%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 40%

e) przy obsłudze pociągu motorowego przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:
motorowemu . . . 55%
kierownikowi pociągu . . . 45%

§ 3. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1936 r.

Jednocześnie traci moc obowiązująca rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U. 11 b o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych na czas służby przy pociągach względnie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 24 poz. 190 i Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 29 z 1934 r.) wraz z późniejszemi zmianami.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.
Drukarnia Państwowa. Nr 5596. 1.VI.36. 800.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123. II p., telefon Nr. 8-16-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 100.341. Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się dopiero po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu niedostarczenia poszczególnych numerów winno należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub niewłaściwych niezałatwia się nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.